

2 自転車に関連する交通事故の状況

我が国において発生した自転車に関連する交通事故の発生件数・状態、当事者・発生要因等について、近年の状況を概観すると以下のとおりである。

(1) 発生件数・状態

平成 25 年の自転車関連事故（自転車乗用者が第 1 当事者（注 1）又は第 2 当事者となった交通事故）の発生件数は、12 万 1,040 件（全交通事故件数の約 2 割）となっている。

また、平成 25 年の交通事故による死傷者は 78 万 5,867 人であるが、事故に遭遇したときの状態別（注 2）の内訳をみると自転車乗用中は 12 万 529 人（15.3%）となっている。さらに、その死亡・傷害の程度による内訳をみると、死者数は 600 人、重傷者数は 9,504 人であり（図表 2－(1)－①）、死者及び重傷者の合計で、自転車乗用中死傷者のうちの 8.4%を占める状況となっている（図表 2－(1)－②）。

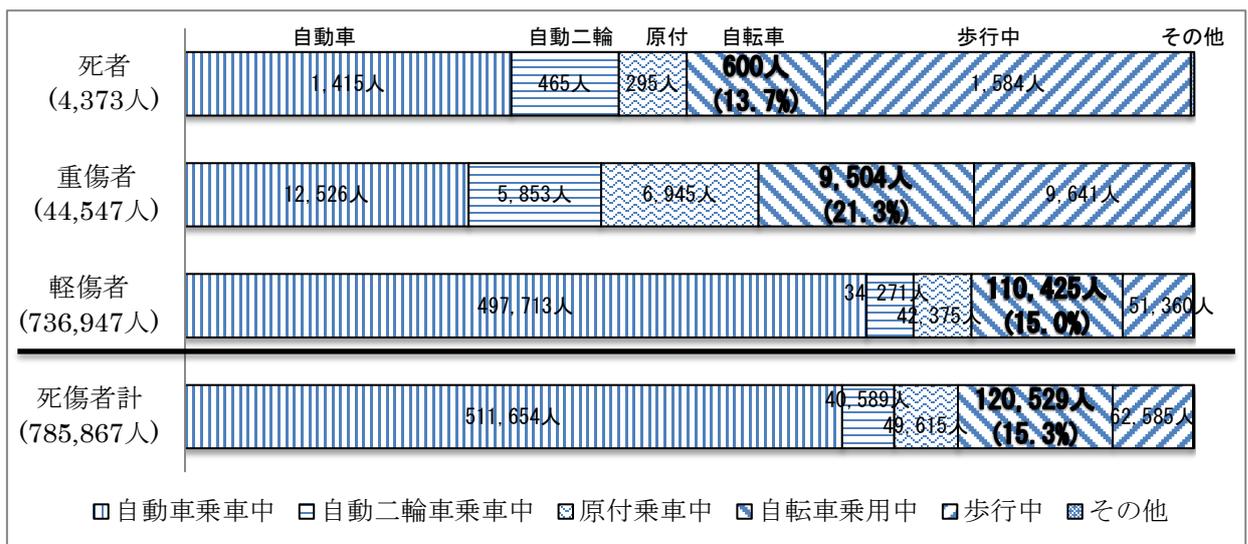
なお、自転車乗用中死者数の全交通事故死者数（注 3）に占める割合は近年おおむね 16%前後で推移している。ちなみに、この数値は G 7 各国のうちで最も高い（図表 2－(1)－③）。

（注） 1 「第 1 当事者」とは、最初に交通事故に関与した車両等（列車を含む。）の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいう。以下同じ。

2 「状態別」とは、当事者の交通事故当時の状態（自動車運転中、自転車乗用中、歩行中等）の別をいう。以下同じ。

3 ここでいう「自転車乗用中死者数」及び「全交通事故死者数」とは、24 時間以内死者数ではなく、30 日以内死者数をいう。

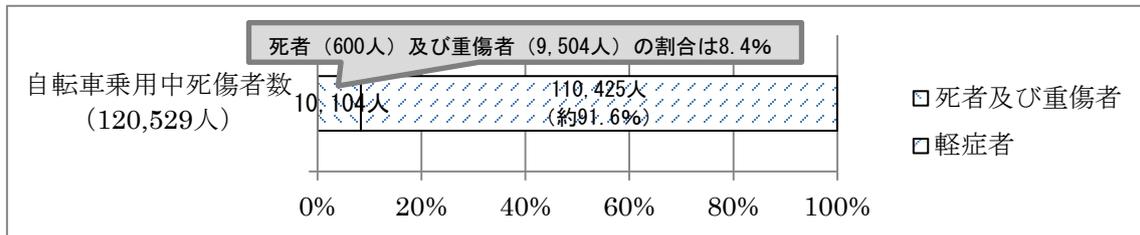
図表 2－(1)－① 状態別の死傷者数の内訳（平成 25 年）



（注） 1 警察庁「平成 25 年中の交通事故の発生状況」に基づき、当省が作成。

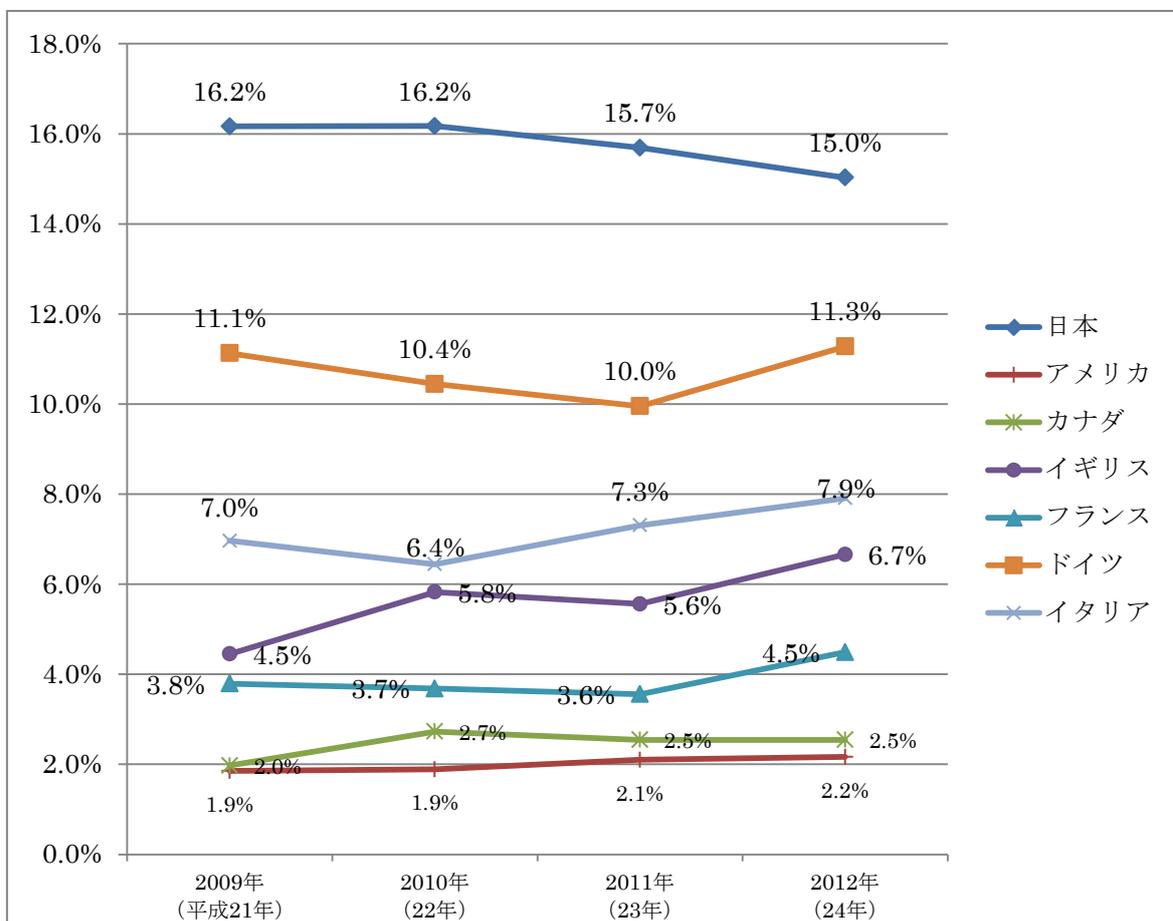
2 平成 25 年 12 月末時点の数値である。

図表 2-(1)-② 自転車乗用中の死傷者数のうち死者及び重傷者の占める割合（平成 25 年）



(注) 警察庁「平成 25 年中の交通事故の発生状況」に基づき、当省が作成。

図表 2-(1)-③ 各国における全交通事故死者数に占める自転車乗用中死者数の割合の推移（2009 年～2012 年）



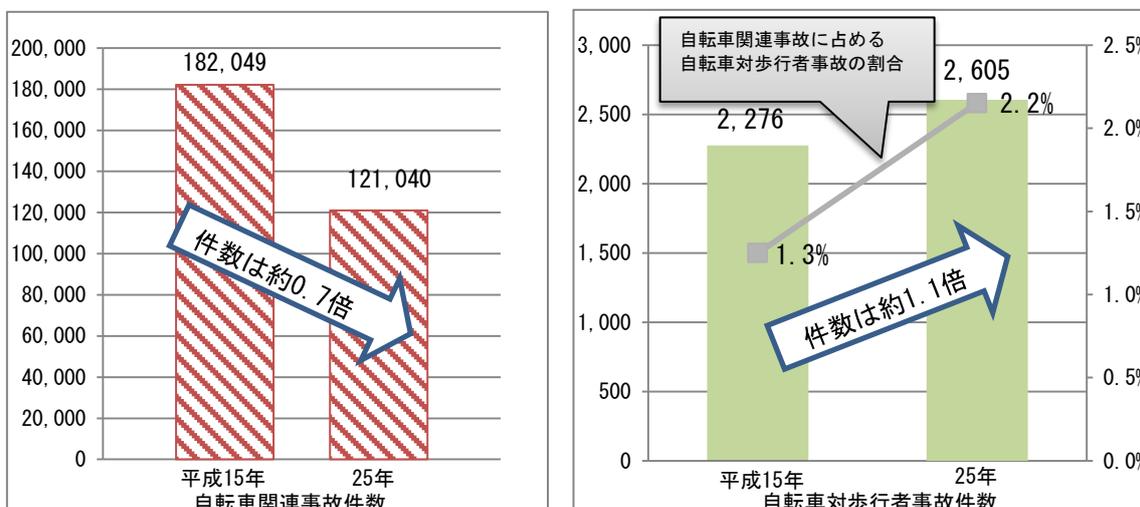
(注) 「国際道路交通事故データベース」(International Road Traffic Accident Database) の「Road Safety Annual Report」2011 年版、2013 年版、2014 年版等に基づき、当省が作成。

平成 25 年の自転車関連事故件数について相手当事者別の内訳をみると、総数 12 万 1,040 件のうち、対自動車の事故件数は 10 万 2,113 件、対歩行者は 2,605 件である。平成 15 年の数値と比較すると、総件数が減じているのに対し、対歩行者の事故件数は増えている。(図表 2-(1)-④)

図表 2 - (1) - ④ 自転車対歩行者事故の増加の状況（平成 15 年と 25 年の比較）

（単位：件）

（単位：件、％）



(注) 1 警察庁「平成 25 年中の交通事故の発生状況」に基づき、当省が作成。
2 各年 12 月末時点の数値である。

(2) 当事者・発生要因等

平成 25 年中に発生した自転車関連事故について、当事者の年齢層別、法令違反別、人的要因別にみると、次のとおりである。

まず、当事者の年齢層別にみると、自転車乗用中の者が第 1 当事者となっているもの 1 万 9,617 件の内訳は、24 歳以下が 9,542 件、25 歳から 64 歳が 6,430 件、65 歳以上が 3,645 件となっている。第 2 当事者となっているもの 10 万 4,460 件について同様にみると、24 歳以下が 3 万 8,985 件、25 歳から 64 歳が 4 万 6,767 件、65 歳以上が 1 万 8,708 件となっている。

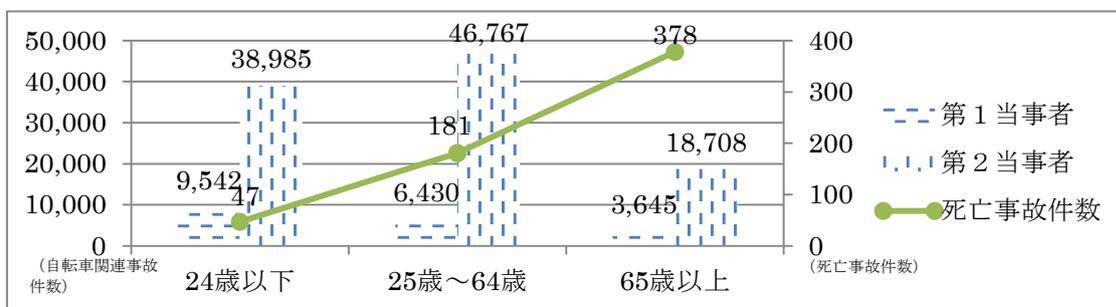
なお、第 1 当事者及び第 2 当事者を問わず、死亡という重大な結果を招いた事故についてみると、24 歳以下は 47 件、25 歳から 64 歳は 181 件、65 歳以上は 378 件となっており、死亡事故では高齢者層が当事者となるケースが多かった。（図表 2 - (2) - ①）（注）件数は当事者ごとに数えているため、自転車相互の事故件数（3,037 件）を重複計上している。

次に、死傷者となった当事者 11 万 8,125 人の法令違反の状況をみると、法令違反のある者は 7 万 5,328 人（63.8%）となっている。これを法令違反の内容別でみると、安全不確認、動静不注視、ハンドル操作不適などの安全運転義務違反が約 6 割（62.3%）を占めている。（図表 2 - (2) - ②）年齢層別にみると、24 歳以下が 3 万 1,217 人、25 歳から 64 歳が 3 万 62 人、65 歳以上が 1 万 4,049 人と若年層に違反者が多くなっている。（図表 2 - (2) - ③）

最後に、事故当時の当事者の行動等の要因（人的要因）を研究した公益財団法人交通事故総合分析センターの報告によると、人的要因として、安全不確認を始

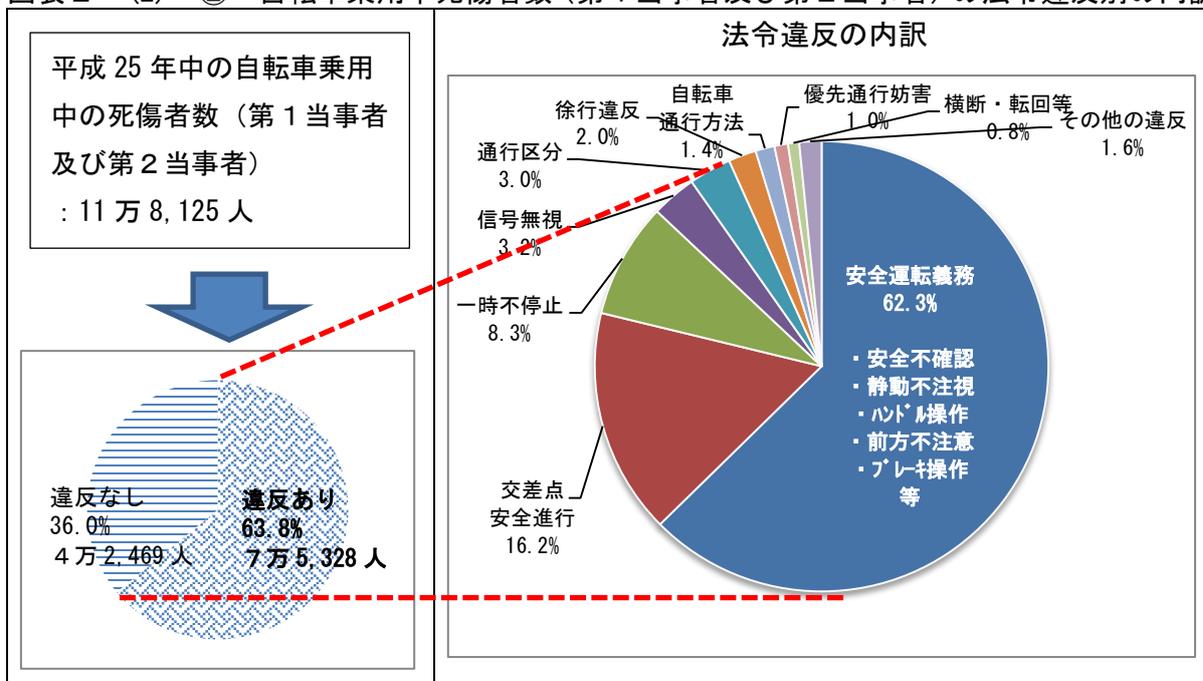
めとする、本人の不注意に係るものが多くなっていることが見て取れる。(図表 2-(2)-④)

図表 2-(2)-① 年齢層別事故件数 (単位：件)



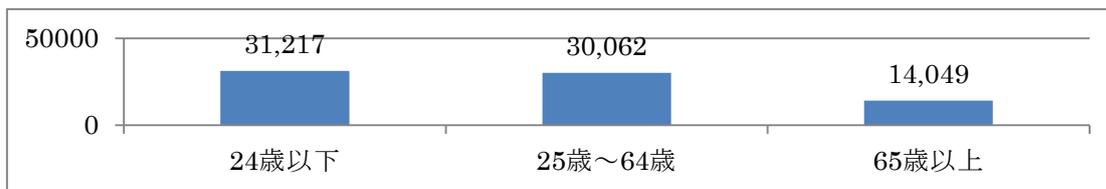
(注) 公益財団法人交通事故総合分析センター資料に基づき、当省が作成。

図表 2-(2)-② 自転車乗用中死傷者数 (第1当事者及び第2当事者) の法令違反別の内訳



(注) 1 警察庁「平成 25 年中の交通事故の発生状況」に基づき、当省が作成。
2 人数は、平成 25 年 12 月末時点の数値。円グラフでは違反状況不明の 328 人を除いている。
3 第1、第2当事者に限定しているため、図表 2-(1)-①の自転車乗用中の死傷者数と異なる。

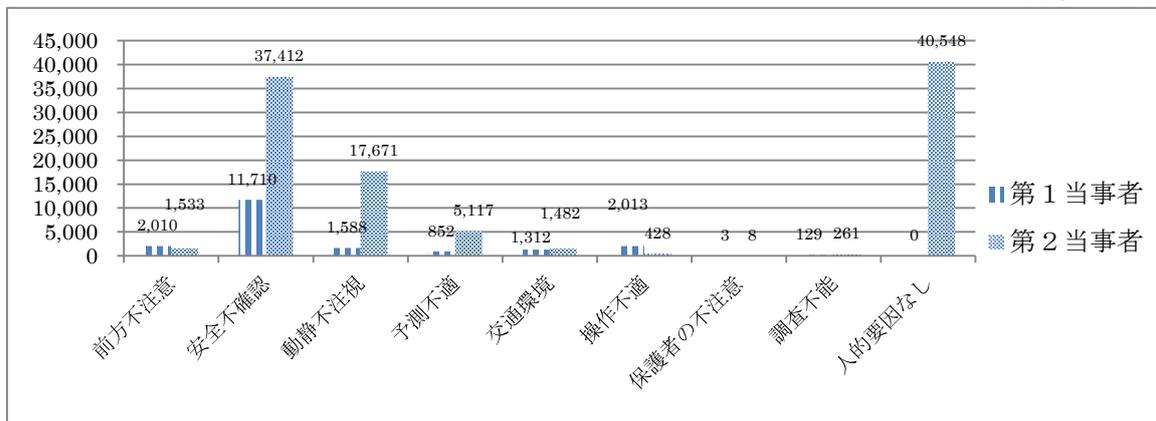
図表 2-(2)-③ 法令違反者年齢層別内訳 (単位：人)



(注) 警察庁「平成 25 年中の交通事故の発生状況」に基づき、当省が作成。

図表 2 - (2) - ④ 人的要因別件数

(単位：件)



(注) 公益財団法人交通事故総合分析センター資料に基づき、当省が作成。

<参考 自転車関連事故による損失の経済的な側面からの測定について>

一般に、行政の施策を評価するに際し、当該施策が対象とする社会事象について、経済的価値に換算して測定する方法がしばしば取られる。今般、自転車交通安全対策について評価・監視するに当たり、その対象たる社会事象のうちの大きなものである自転車関連事故の損失を経済的な側面から測定することも考えられた。

内閣府の「平成 23 年度交通事故の被害・損失の経済的分析に関する調査」(平成 24 年 3 月)では、平成 21 年の交通事故による損失額を約 6.3 兆円と見積もっている。そこで、試みにこの内訳を見つつ、それぞれに応じて自転車関連事故が交通事故全体に占める割合等に乗じて、数値を得れば年間約 0.6 兆円となる。これをそのまま自転車関連事故が年間に我が国の国民経済に対して与えている損失の額と断ずるわけではないが、この評価・監視の対象としている「自転車交通安全対策」が、相当規模の経済的影響を持つ事象を対象とする行政であるということは数値的に把握できると考えられる。

【試算方法】

$$K < I$$

$$N = K$$

$$(a + e + f) \times N + (b + c + d) \times T = 0.6$$

項目		損失額
金銭的損失	人的損失 (a)	1.4 兆円
	物的損失 (b)	1.7 兆円
	事業主体の損失 (c)	0.1 兆円
	各種公的機関等の損失 (d)	0.8 兆円
非経済的損失	死亡損失 (e)	1.5 兆円
	負傷損失 (f)	0.8 兆円
合計		6.3 兆円
交通事故死傷者数 (g)	916,183	
うち自転車乗用中 (h)	156,379	I=h/g (%) 17.1
交通事故死者数 (p)	4,968	
うち自転車乗用中 (q)	709	K=q/p (%) 14.3
全交通事故件数 (r)	737,628	
うち自転車乗用者が第1当事者である件数 (s)	24,698	T=s/r (%) 3.4

(注) 上 2 表中の数値は、内閣府「平成 23 年度交通事故の被害・損失の経済的分析に関する調査」(平成 24 年 3 月)及び警察庁「平成 25 年中の交通事故の発生状況」から得たもの。人数は、平成 21 年 12 月末時点。